(Ingresan a Sala los representantes de la Dirección Nacional de Recursos Acuáticos)

La Comisión continúa con el tratamiento del proyecto de ley por el que se dictan normas sobre tripulación de embarcaciones de matrícula nacional.

En el marco de las consultas que estamos haciendo, se resolvió invitar a la Dirección Nacional de Recursos Acuáticos, cuyos representantes están presentes en el día de hoy. Por lo tanto, les damos la bienvenida y cedemos la palabra, en primer lugar, al Patrón de Cabotaje Daniel Montiel.

SEÑOR MONTIEL.- Muchas gracias, señor Presidente.

Ante todo, quiero agradecer a la Comisión por la invitación que nos han formulado para concurrir en el día de hoy.

Obviamente, nuestra comparecencia responde a la consideración del proyecto de ley por el que se establecen normas con relación a los tripulantes de buques de bandera nacional. Por nuestra parte, básicamente quisiéramos resumir algunos lineamientos que desde la Dirección Nacional de Recursos Acuáticos venimos llevando en esta materia y que involucran al tema por el cual los señores Senadores nos han convocado.

La actividad pesquera nacional cumplió un ciclo muy importante a partir de la década de 1970 y se desarrolló fundamentalmente en lo que es conocido como la zona común de pesca, es decir, la que surge del Tratado de Límites del Río de la Plata y su Frente Marítimo. En ese desarrollo, tuvimos y tenemos un excelente nivel profesional y técnico, de gente de mar, como decimos, que fue creciendo y formándose en la materia. Esto fue acompañado por un sector empresarial y toda una logística que hubo que desarrollar: el transporte, los insumos, etcétera. El estado general de explotación de esos recursos ha hecho que el Uruguay -y estamos firmemente comprometidos con esa estrategia- desarrolle lo que llamamos políticas de alta mar. Es decir que nuestro país no sólo tiene que quedarse con su desarrollo pesquero ubicado dentro de lo que conocemos como la zona común de pesca, sino que debe tener una proyección mucho más allá de sus costas, como puede ser en el Océano Atlántico, en la Antártida, en el Océano Índico o en el Océano Pacífico, lugares donde el Uruguay ya ejerció actividad de pesca, que, como todos sabemos, además de ser una actividad económica, también es un ejercicio de soberanía. En ese sentido, y particularmente en esta materia, Uruguay integra algunas Comisiones internacionales que son las que regulan el funcionamiento de estas actividades pesqueras en las zonas que acabo de mencionar. Pero, como país, no hemos logrado desarrollar, activar y dinamizar un sector empresarial que se quiera volcar hacia esta actividad en esas zonas tan lejanas como las que acabo de comentar. Es así que el desarrollo pesquero uruguayo en áreas como la Antártida, el Océano Atlántico o el Océano Índico, se ha hecho sobre la base, fundamentalmente, de la instalación de algunas empresas o emprendedores cuyos capitales de origen son extranjeros, que están debidamente radicados en el país y ajustados a Derecho. Este tipo de emprendedores -hasta la ley vigente- generalmente tenían un componente importante de tripulación nacional, pero reservaban para sí una parte importante de su personal, que consideraban de confianza, como, por ejemplo, el Capitán del barco, el Jefe de Máquinas y dos o tres personas en lugares de la cubierta, en las zonas donde se realizan las maniobras de pesca. Por lo tanto, estas empresas que portan el Pabellón Nacional, tienen un componente de tripulantes uruguayos y otro que, de algún modo, representa al sector del emprendedor, tal como sucede en cualquier actividad económica del país y con otro tipo de inversiones.

Entonces, con estas empresas y actividades hemos podido ir generando, con una perspectiva estratégica, una presencia soberana en esos lejanos territorios, en los cuales hoy la actividad es la pesca pero mañana, eventualmente, podemos generar derechos, no sobre la pesca, sino sobre otras riquezas que puedan existir debajo de ese territorio en donde Uruguay va generando derechos históricos. Si bien nuestra actividad y área específica es la pesca, este tema lo tenemos que ver como una proyección nacional. Esta materia ha requerido -repito una vez más este elemento porque me parece importantísimo- de un sector emprendedor que, lamentablemente, entre nuestros connacionales no hemos encontrado, de manera de volcarse a este tipo de emprendimientos que

generalmente para nuestras escalas económicas son inversiones de alto nivel y de mucho dinero. Entonces, hoy tenemos una presencia muy importante y consolidada, por ejemplo, en lo que hace a las pesquerías en la Antártida, por ejemplo, de la tan famosa merluza negra. O también es el caso, a partir de este tipo de emprendimientos, de la pesca de atunes o de pez espada.

Concretamente, quiero decir que conozco y soy un ferviente defensor de la capacidad e idoneidad de nuestros tripulantes, de nuestros compañeros y de nuestra gente de mar, que desarrolla las faenas de pesca en las distintas áreas de un buque, pero creo también que debemos tener la capacidad de analizar esto desde una perspectiva estratégica, como entiendo que lo es el desarrollo pesquero, especialmente de alta mar. Eso, nos guste o no, requiere tener la capacidad de encontrar un marco, resquicio o posibilidad en donde podamos negociar o flexibilizar, de acuerdo con determinadas circunstancias, la capacidad y la cantidad de tripulantes nacionales. No digo esto por satisfacción o simplemente por oposición porque, como dije, quisiera que en el Uruguay se pudiera desarrollar -y en eso estamos- un sector empresarial pujante que se vuelque a esa actividad. Sin embargo, debemos reconocer lo que somos y nuestra capacidad. Una vez más digo que esto no va en detrimento de nuestra gente, sino que -desde mi punto de vista- es una condición que se requiere para realizar este emprendimiento o inversión, en una actividad que además de ser económica, es un ejercicio de soberanía.

Por tanto, los señores Senadores tendrán, eventualmente, la posibilidad de que en la norma se establezca algún resquicio en el que se puedan considerar las características particulares de algún tipo de estas pesquerías y actividades.

SEÑOR LORIER.- La pregunta que quiero hacer tiene que ver con el MERCOSUR. Tenemos entendido que no hay una reciprocidad en lo que hace al tema de la tripulación con los demás países del MERCOSUR, y nos preocupa una situación de esta naturaleza porque, justamente, los avances concretos en ese Acuerdo tienen que ir pasando por estas reciprocidades. Nosotros, si tenemos la posibilidad, empleamos a tripulantes de los distintos países, mientras que los demás países del MERCOSUR no son recíprocos en ese sentido.

La otra cuestión tiene que ver con algunas comprobaciones que se han hecho de la presencia en los buques, no de personal para transmisión de tecnología, como de alguna manera se pretende, sino de empleados, como cocineros, que realmente no estarían justificados en la tripulación a no ser por la búsqueda de ganancia salarial.

Éstas eran las dos preguntas que quería realizar.

SEÑOR MONTIEL.- La consulta sobre el MERCOSUR creo entender por dónde viene, pero vale la pena hacer las aclaraciones correspondientes para no confundir a los señores Senadores.

Hay una situación con el MERCOSUR, que involucra a la Marina Mercante -creo que la Cámara de la Marina Mercante estuvo presente- porque la pesca también integra el *statu quo* de Marina Mercante. En este caso, es en el transporte marítimo donde la reciprocidad a la que alude el señor Senador evidentemente es nula o no se cumple para nada. Como ya se habrá comentado aquí, para utilizar la Hidrovía nosotros nos encontramos con férreas restricciones por parte de algunos de los países miembros del MERCOSUR con quienes compartimos esa área. En esa materia, en mi caso, no puedo avanzar mucho más que lo que estoy diciendo. Comparto la preocupación y he tenido alguna actividad en ese sentido, simplemente acompañando alguna delegación uruguaya a los efectos de fundamentar la necesidad de tener equilibrio y balance en el tratamiento de las tripulaciones.

En materia pesquera, algunos de los países, como Uruguay, compartimos con dos inmensos territorios marítimos, como lo son los de Brasil y Argentina; con respecto a este último -a modo de ejemplo- prácticamente toda su inmensa pradera marítima está dentro de sus espacios de doscientas millas y ejerce actividad de pesca con el 100% de sus marinos argentinos. Sin embargo, recordemos que en la década del noventa realizó un convenio muy importante con la entonces Comunidad Económica Europea, por el que ingresaron barcos de esos países a pescar en sus aguas con

tripulantes argentinos y comunitarios, lo que causó un gran desequilibrio, fundamentalmente en el recurso de la merluza.

En cuanto a Brasil, este país tiene su legislación -creo que el porcentaje está en el entorno del 75%- y, con relación a Uruguay, ha habido algunos brasileños que participaron de las actividades pesqueras en ese carácter que acabo de comentar: vienen, instalan una empresa, traen un patrón, un capitán de pesca especialista en alguna de las materias a las que se dedica -a algunos de ellos los podrán ver en el puerto de La Paloma- y el resto es tripulación uruguaya. Esto no necesariamente quiere decir que los uruguayos vayamos a Brasil, nos podamos instalar y subir alegremente a un barco; hay que ser sinceros, porque creo que, a veces, la reciprocidad no está dada, no es la misma para el caso de los vecinos del MERCOSUR.

En lo que tiene que ver con algunos cargos, como los que aludía el señor Senador, que en realidad son funcionales y no determinantes en el funcionamiento del buque, he mencionado que la empresa se reserva para sí algunos lugares en el cupo que, a veces, son estratégicos. Por ejemplo, eso es lo que sucede con el Capitán del buque, con alguien que está en el puente de mando, en la sala de máquinas y en un par de lugares de la cubierta, que es donde se realizan las maniobras, etcétera. Es evidente que -como dice el señor Senador- a la hora de atender una situación como ésta, no es lo mismo determinar un cargo como el de cocinero que el de un jefe de máquinas, por nombrar dos puestos que realmente son diferentes. Me parece que en ese sentido la norma debería ser restrictiva a ese tipo de situaciones. Por supuesto que el cocinero, eventualmente, puede ser el dueño del barco, pero convengamos que no es lo habitual, por lo que es atendible el planteo del señor Senador.

SEÑORA DALMÁS.- Ya que se hizo referencia a lo que plantearon los representantes de la Cámara de la Marina Mercante, quiero decir que también se mencionaron los problemas que surgirían a raíz de la aplicación de esta ley en algunas empresas de Marina mercante con bandera uruguaya que trabajan en transporte -según entendí- entre puntos distantes que pueden ser, por ejemplo, dos continentes que no tienen nada que ver con Uruguay, donde ellos tienen flexibilidad para contratar. En primer lugar, compiten en ese transporte con otras empresas extranjeras de los lugares donde trabajan y, por ende, intentan contratar personal en las mismas condiciones que lo hacen aquellos lugares de salida o llegada de dichos barcos. Ellos planteaban que veían una complicación porque, justamente, al tener esa flexibilidad pueden competir en mejores condiciones que si debieran tener un mínimo del 90% de tripulantes uruguayos.

Teniendo en cuenta este aspecto, quisiera saber la opinión de los representantes del Ministerio.

SEÑOR GILARDONI.- Es muy interesante la pregunta, porque el planteo del señor Director fue claro al enfocar el tema en la pesca en alta mar porque, justamente, es allí donde Uruguay, como bandera, va a tener la mayor competencia con otros países. Por supuesto que en la Zona Común de Pesca somos los dueños del recurso, podemos definir y somos quienes otorgamos los permisos de pesca, pero en alta mar tenemos que competir con otros países, como los mal llamados de bandera de conveniencia o de algunas islas del Pacífico que se han volcado al tema pesquero. En ese caso es muy importante tener condiciones similares, al menos para competir. En los últimos años Uruguay ha trabajado duro para revertir algunas situaciones que se dieron en la pesca ilegal de alta mar, y pensamos que hoy nuestra bandera es de interés para muchos empresarios, porque la consideran seria y de respeto en el mundo. Sin embargo, el tema económico también pesa, por lo que debo decir a la señora Senadora Dalmás que sí se dificulta la competencia para conseguir nuevos interesados a incorporarse a pesquerías de alta mar.

En segundo lugar, quiero precisar que en el mundo están surgiendo pesquerías nuevas, como la de krill -sobre todo en el sur, en mares antárticos- con muchas innovaciones tecnológicas e, incluso, con procesamiento de productos para uso químico, con inversiones muy grandes por parte de empresas. Probablemente, la limitación del 90% sería un factor que dificultaría la competencia de Uruguay para atraer a esos posibles inversores.

SEÑORA DALMÁS.- ¿Es a esa flexibilidad a que hacía referencia el señor Montiel cuando aludía a la posibilidad de flexibilizar algunos aspectos? Me interesaría saber eso y, en su caso, cuál sería la

redacción que sugeriría la Dirección del Ministerio para redactar un artículo que flexibilice el tema.

SEÑOR MONTIEL.- Quiero dejar bien en claro una vez más que, en términos generales, tenemos recursos humanos calificados y con una buena capacidad. El problema es la condición de dependencia y el desarrollo que tenemos. Como decía el doctor Gilardoni, en los últimos años hemos tratado de fortalecer la calidad de la bandera uruguaya. Nuestro país presenta los trabajos técnicos y científicos que requieren los organismos internacionales; tiene toda su flota pesquera monitoreada por satélite las 24 horas del día; ha dado cabal cumplimiento a todos los requerimientos de los organismos internacionales en materia pesquera, tapando así negros nubarrones de otra época -ustedes recordarán el tan mentado caso del Viarsa, por ejemplo- y creemos que ése es un valor agregado. Sin embargo, tenemos que competir con países pequeños que generan actividades de pesca ilegal. Somos firmes partidarios de la regulación y ése es un capital y un valor agregado. Ahora bien, existen requerimientos que son determinantes a la hora de establecerse en el país. Entonces, a la pregunta concreta respondo que me parece que debemos articular algunas excepciones, como la que estamos considerando en el caso antártico -por nombrar sólo uno- porque, de lo contrario, con el 90% de tripulación nacional, algunas inversiones en sectores claves como las que acabo de comentar no se darían. No es que quiera esquivar el bulto, pero debemos tener en cuenta cada categoría para establecer el porcentaje. Obviamente, debe ser muy superior al 50% que está establecido actualmente.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no entendí mal, las excepciones son dos -por lo menos, desde mi punto de vista-: una es que en la propia norma se establezcan esas excepciones y, otra, que se autorice a los jerarcas de la DINARA a hacer uso de esas excepciones, o a reglamentarlas tal como crea conveniente, para atender la totalidad de las posibilidades.

¿Cuál es el criterio que tiene la DINARA en este sentido? Nos ayudaría mucho que, además del criterio, nos den una idea que podría ser la base de un texto modificativo de este proyecto de ley.

SEÑOR MONTIEL.- Quiero aclarar que DINARA no tiene competencia sobre las normativas de regulación laboral, es decir, que no es esta Dirección la que establece la cantidad de tripulantes, ni quiénes son los que van. Entiendo por dónde viene la pregunta del señor Presidente. Nosotros, como administración pesquera, desarrollamos la política y la estrategia pesquera, por eso los comentarios van en ese sentido.

Ahora bien, respecto a su pregunta, me remito a responder que existen excepciones. Sin lugar a dudas, debemos tener un rango de tripulaciones a la hora de las negociaciones —en esto estamos ahora con algunos interesados que vienen a invertir al país y que nos preguntan cuál es el precio del permiso de pesca—, que nos permita acordar excepciones en algunas de estas pesquerías que, evidentemente, no tendrían que situarse en un entorno del 90% de tripulación nacional. El señor Presidente me solicita que arriesgue un número, pero yo no quiero hacerlo.

SEÑOR LORIER.- ¿Esto no podría estar en la reglamentación de la ley?

SEÑOR MONTIEL.- Ustedes son los Legisladores.

SEÑOR LORIER.- El Poder Ejecutivo es quien reglamenta la ley.

SEÑOR PRESIDENTE.- A través de la reglamentación se pueden establecer las excepciones en la medida en que esté autorizado por ley. Para ello tendríamos que discutir un texto e insisto en que nos ayudaría mucho que ustedes, que han planteado el tema de la excepción, nos den alguna idea.

SEÑOR GILARDONI.- Voy a tratar de aportar un grano de arena como asesor de la DINARA.

Creo que las posibles excepciones deberían ir en dos sentidos. La pesca en alta mar ya es un hecho y, por lo tanto, se podría contemplar en la ley una excepción a ese porcentaje y dejar abierto a quienes ustedes entiendan conveniente -sea el Poder Ejecutivo o las partes- la posibilidad de que, en el caso de pesquerías nuevas y exploratorias que requieran otro tipo de tecnologías, o que se den en

determinados lugares, se pudiera reglamentar o acordar de esa manera. Esto no es nada nuevo; en algún momento estuvo planteado en el Decreto Nº 157 del año 1997 -que probablemente sea derogado por esta ley- que se instrumentó al comienzo de la pesquería en la Antártida y fijaba porcentajes crecientes; es decir que para pesquerías nuevas o exploratorias se brindaba la posibilidad de un tratamiento de este tipo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la presencia del Director de la DINARA y de su asesor.

(Se retira de Sala la delegación representante de la DINARA)